

Motor vehicle and method for operating the vehicle, particularly for rocking free and/or manoeuvring

Patent number: DE10128853

Also published as:

Publication date: 2002-12-19

EP1266788 (A2)

Inventor: KUHSTREBE JOCHEN (DE)

EP1266788 (A3)

Applicant: ZF SACHS AG (DE)

Classification:

- International: F16H3/00; F16H59/08; F16H61/688; F16H3/00;
F16H59/08; F16H61/68; (IPC1-7): B60K41/22;
B60K41/28; F16H59/50; F16H103/14

- european: B60K41/22E

Application number: DE20011028853 20010615

Priority number(s): DE20011028853 20010615

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE10128853

Abstract of corresponding document: EP1266788

A clutch device (16) operates as a multiple/double clutch with first (18) and second (20) clutch mechanisms allocated to first (24) and second (26) gear selector shafts respectively in order to choose whether to link a drive shaft (22) for a drive unit (12) to the first or second gear selector shaft for transferring moment. A gearbox (14) has forward and reverse gears. Gearbox operating conditions can be adjusted by means of a control mechanism (30) operated by a driver and/or by a control unit operating the gearbox and, if required, the clutch device, so that reverse and forward gearshifts are engaged simultaneously. An Independent claim is also included for a method for operating a motor vehicle to select forward and reverse gears with a gear selector shaft.

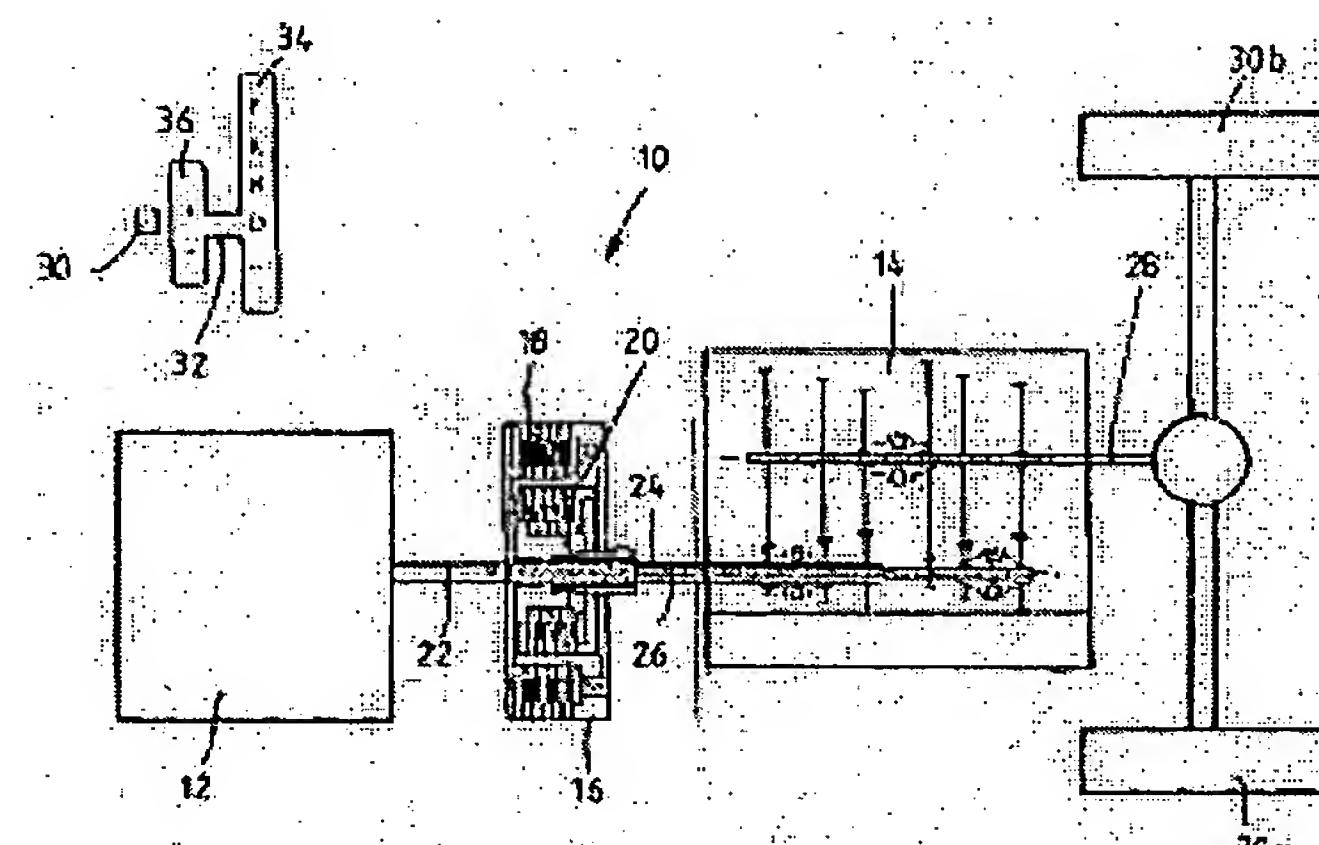


Fig.1

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



(19) BUNDESREPUBLIK

DEUTSCHLAND



DEUTSCHES

PATENT- UND

MARKENAMT

(12) Offenlegungsschrift

(10) DE 101 28 853 A 1

(51) Int. Cl.⁷:

B 60 K 41/22

B 60 K 41/28

F 16 H 59/50

// F16H 103:14

(71) Anmelder:

ZF Sachs AG, 97424 Schweinfurt, DE

(72) Erfinder:

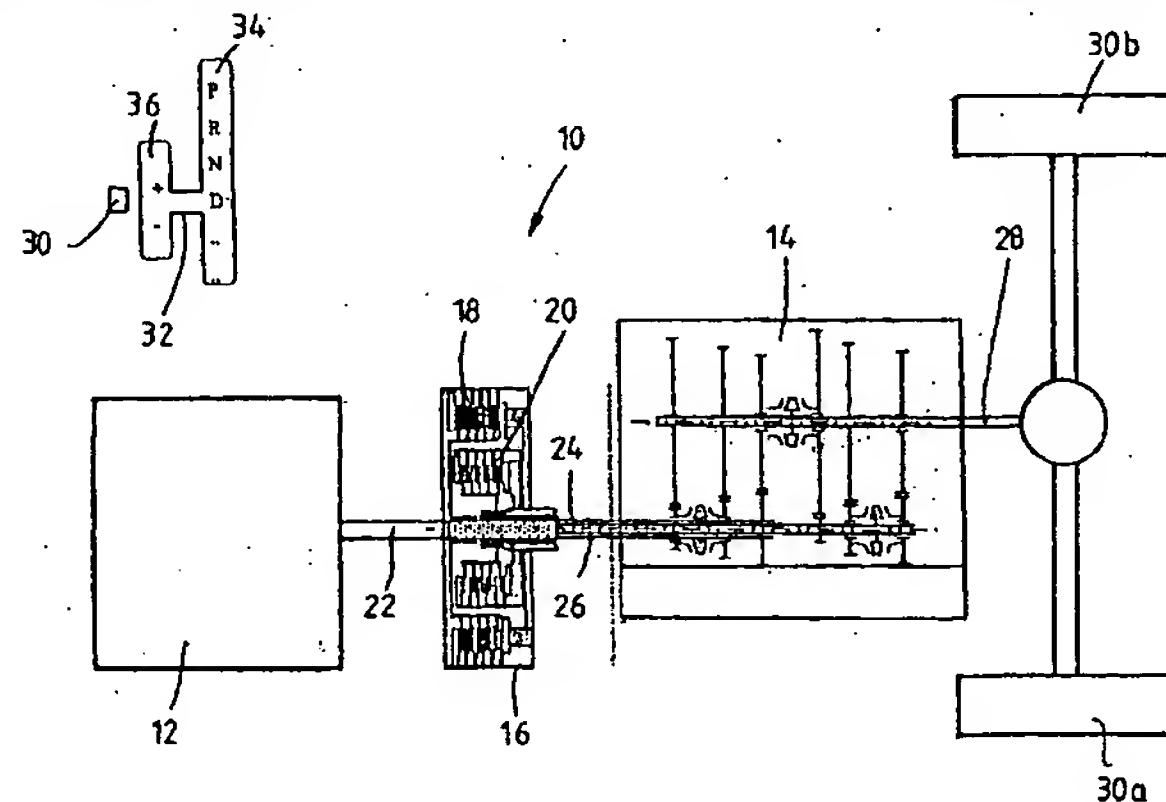
Kuhstrebe, Jochen, Dipl.-Phys., 97318 Biebelried,
DE

DE 101 28 853 A 1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Kraftfahrzeug und Verfahren zum Betrieb des Fahrzeugs, insbesondere zum Freischaukeln oder/und Rangieren

(57) Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug, welches einen Antriebsstrahl mit einer Antriebseinheit (12), einem Getriebe (14) und einer Kupplungseinrichtung (16) zur Momentenübertragung zwischen der Antriebseinheit und dem Getriebe aufweist, wobei die Kupplungseinrichtung als Mehrfach-Kupplungseinrichtung, insbesondere Doppel-Kupplungseinrichtung (16), mit einer ersten Getrieberringangswelle (24) zugeordneten ersten Kupplungsanordnung (18) und einer einer zweiten Getrieberringangswelle (26) zugeordneten zweiten Kupplungsanordnung (20) ausgeführt ist, um eine Abtriebswelle (22) der Antriebseinheit wahlweise mit der ersten oder/und der zweiten Getrieberringangswelle in Momentenübertragungsverbindung zu bringen und wobei das Getriebe (14) wenigstens einen Vorwärtsgang und wenigstens einen Rückwärtsgang aufweist, von denen ein der ersten Getrieberringangswelle zugeordneter Gang und ein der zweiten Getrieberringangswelle zugeordneter Gang gleichzeitig eingelegt sein können. Es wird vorgeschlagen, dass mittels einer durch einen Fahrer bedienbaren Bedienanordnung (30) oder/und durch eine das Getriebe (14) und ggf. die Kupplungseinrichtung (16) betätigende Steuer-Einheit ein Getriebetriebszustand einstellbar ist, in dem gleichzeitig der der einen Getrieberringangswelle zugeordnete Rückwärtsgang und ein der anderen Getrieberringangswelle zugeordneter Vorwärtsgang eingelegt sind.



DE 101 28 853 A 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Kraftfahrzeug, welches einen Antriebsstrang mit einer Antriebseinheit, einem Getriebe und einer Kupplungseinrichtung zur Momentenübertragung zwischen der Antriebseinheit und dem Getriebe aufweist, wobei die Kupplungseinrichtung als Mehrfach-Kupplungseinrichtung, insbesondere Doppel-Kupplungseinrichtung, mit einer einer ersten Getriebeingangswelle zugeordneten ersten Kupplungsanordnung und einer einer zweiten Getriebeingangswelle zugeordneten zweiten Kupplungsanordnung ausgeführt ist, um eine Abtriebswelle der Antriebseinheit wahlweise mit der ersten oder/und der zweiten Getriebeingangswelle in Momentenübertragungsverbindung zu bringen, und wobei das Getriebe wenigstens einen Vorwärtsgang und wenigstens einen Rückwärtsgang aufweist, von denen ein der ersten Getriebeingangswelle zugeordneter Gang und ein der zweiten Getriebeingangswelle zugeordneter Gang gleichzeitig eingelegt sein können.

[0002] Die Erfindung betrifft ferner ein Verfahren zum Betrieb eines derartigen Kraftfahrzeugs und speziell ein Verfahren zum Fahrbereitmachen des Kraftfahrzeugs, wenn dieses festgefahren bzw. steckengeblieben ist, sowie ein Verfahren zum Rangieren des Kraftfahrzeugs.

[0003] In jüngerer Zeit haben sogenannte Lastschalt- bzw. Doppelkupplungsgetriebe und Kupplungseinrichtungen für derartige Getriebe, sogenannte Mehrfach- bzw. Doppelkupplungseinrichtungen, ein starkes Interesse gefunden, da sie bei entsprechender Automatisierung einen Fahrkomfort wie bei einem herkömmlichen Automatikgetriebe mit zugeordnetem Drehmomentwandler versprechen, ohne die Verluste eines Drehmomentwandlers hinnehmen zu müssen. Derartige Getriebe- und Kupplungseinrichtungen ermöglichen insbesondere ein sequentielles Schalten ohne Zugkraftunterbrechung, wenn beispielsweise die ungeradzahligen Vorwärtsgänge der einen Getriebeingangswelle und die geradzahligen Vorwärtsgänge der anderen Getriebeingangswelle zugeordnet sind. Einer der beiden Getriebeingangswellen ist ferner der Rückwärtsgang zugeordnet. Beim normalen Betrieb des Fahrzeugs macht es offensichtlich keinen technischen Sinn, einen Vorwärtsgang und den Rückwärtsgang gleichzeitig eingelegt zu haben; es scheint vielmehr sogar geboten, zur Vermeidung von Beschädigungen gar nicht die Möglichkeit zu geben, einen derartigen Getriebebetriebszustand einzulegen.

[0004] Der Erfinder hat demgegenüber aber erkannt, dass es durchaus Situationen im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs gibt, bei denen es zweckmäßig sein kann, gleichzeitig einen Vorwärtsgang und den Rückwärtsgang eingelegt zu haben. Die Erfindung schlägt demgemäß für das eingangs genannte Kraftfahrzeug vor, dass vermittels einer durch einen Fahrer bedienbaren Bedienanordnung oder/und durch eine das Getriebe und ggf. die Kupplungseinrichtung betätigende Steuereinheit ein Getriebebetriebszustand einstellbar ist, in dem gleichzeitig der der einen Getriebeingangswelle zugeordnete Rückwärtsgang und ein der anderen Getriebeingangswelle zugeordneter Vorwärtsgang eingelegt sind.

[0005] Im Zusammenhang mit dem Erfindungsvorschlag wird vor allem an Rangiersituationen gedacht, bei denen das Kraftfahrzeug durch Hin- und Herfahren in Vorwärts- und Rückwärtsrichtung rangiert werden muss. Herkömmlich muss zum Wechsel von der Vorwärtsfahrrichtung zur Rückwärtsfahrrichtung der Vorwärtsgang herausgenommen und der Rückwärtsgang eingelegt werden bzw. umgekehrt. Die entsprechende Getriebebetätigung braucht eine gewisse Zeit, und die Synchronisiereinrichtungen des Getriebes werden hierdurch wiederholt betätigt, so dass entsprechender

Verschleiß auftreten kann. Nach dem Erfindungsvorschlag ist es möglich, zwischen der Vorwärtsfahrrichtung und der Rückwärtsfahrrichtung allein durch entsprechende Betätigung der Kupplungseinrichtung zu wechseln, ohne dass ein erneuter Synchronisierungsbedarf innerhalb des Getriebes auftritt. Soweit man von einer Synchronisierung überhaupt sprechen kann, wird diese durch die Kupplungseinrichtung vorgenommen, die in der Regel für länger andauernde Schlupfzustände ausgelegt ist und damit keinem übermäßigen Verschleiß unterliegt.

[0006] Der erfindungsgemäße Getriebebetriebszustand, in dem gleichzeitig ein Rückwärtsgang und ein Vorwärtsgang eingelegt sind, kann auch vorteilhaft im Zusammenhang mit einem sogenannten "Freischaukeln" eines festgefahrenen bzw. steckengebliebenen Kraftfahrzeugs ausgenutzt werden. Wie allgemein bekannt sein dürfte, kann ein Fahrzeug, das sich festgefahren hat bzw. das steckengeblieben ist (d. h. die Antriebsräder drehen durch), durch "Freischaukeln" wieder in Gang gesetzt werden. Herkömmlich erfolgt dies bei einem manuellen Schaltgetriebe wie folgt: im 1. oder im Rückwärtsgang wird gegen einen Widerstand angefahren. Dann wird die Kupplung ausgerückt, um entgegen der vorherigen Bewegungsrichtung zurückzurollen. Dann wird wieder gegen das Hindernis angefahren. Ziel ist, dem Fahrzeug durch "Hin- und Herschaukeln" so viel Schwung in einer Richtung zu verleihen, dass das Fahrzeug wieder freikommt. Es besteht aber keine Gewähr, dass beim Auskuppeln das Fahrzeug in die andere Richtung zurückrollt, so dass dann mit etwas Anlauf und Schwung erneut gegen den Widerstand angefahren werden kann. Eine "Freischaukelwirkung" ist deswegen nicht garantiert und kann strenggenommen maximal nur für eine Fahrzeugbewegungsrichtung erhalten werden.

[0007] Der erfindungsgemäße Getriebebetriebszustand ermöglicht, dass auch beim Zurückrollen das Fahrzeug in der Rückrollrichtung angetrieben wird. Es kann also in beiden Fahrtrichtungen die "Freischaukelwirkung" erzielt werden, so dass der Anlauf des Fahrzeugs sich bei jeder Hinbewegung und jeder Rückbewegung vergrößert und damit eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass das Fahrzeug wieder freikommt.

[0008] Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass es besonders zweckmäßig ist, wenn in dem Getriebebetriebszustand mit dem Rückwärtsgang gleichzeitig ein niedriger Vorwärtsgang eingelegt ist, beispielsweise der niedrigste Gang (1. Gang) oder der zweitniedrigste Gang (2. Gang).

[0009] Es sollten Sicherheitsmaßnahmen getroffen sein, dass der erfindungsgemäße Betriebszustand nicht versehentlich einstellbar ist. Hierzu wird vorgeschlagen, dass der Getriebebetriebszustand nur einstellbar ist, wenn die Kupplungsanordnungen momentan ausgerückt sind. Ferner wird in diesem Zusammenhang vorgeschlagen, dass der Getriebebetriebszustand nur bei still stehendem Kraftfahrzeug einstellbar ist. Eine besonders hohe Sicherheit gegen Fehlbedienungen wird dann erreicht, wenn der Getriebebetriebszustand nur auf Betätigung einer speziellen, dem Getriebebetriebszustand zugeordneten Bedienanordnung durch den Fahrer einstellbar ist.

[0010] Für verschiedene Betriebsweisen des Kraftfahrzeugs, insbesondere für das angesprochene Rangieren und das angesprochene "Freischaukeln", wird vorgeschlagen, dass nach Einstellung des Getriebezustands die Kupplungseinrichtung im Sinne eines Einrückens einer der beiden Kupplungsanordnungen, und dann einmal oder wiederholt im Sinne eines Ausrückens der einen und Einrückens der anderen der beiden Kupplungsanordnungen bzw. im Sinne eines Einrückens der einen und Ausrückens der anderen der beiden Kupplungsanordnungen betätigbar ist. Es wird spe-

ziell daran gedacht, dass die Kupplungseinrichtung im Sinne des Ein- und Ausrückens der beiden Kupplungsanordnungen durch den Fahrer unter Vermittlung einer/der Bedienanordnung betätigbar ist. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass man auch einen Automatikmodus vorsieht, in dem die Kupplungseinrichtung im Sinne des Ein- und Ausrückens der beiden Kupplungsanordnungen durch eine Steuer-Einheit betätigt wird, ohne dass der Fahrer das "Umschalten" zwischen den beiden Kupplungsanordnungen noch einzeln anweisen muss.

[0011] Die Bedienanordnung kann vorteilhaft zwei Schaltern oder Taster aufweisen, von denen einer dem Einkuppeln der einen und Auskuppeln der anderen Kupplungsanordnung und der andere dem Auskuppeln der einen und Einkuppeln der anderen Kupplungsanordnung zugeordnet ist. Es kann sich beispielsweise um Schalter oder Taster an einem Lenkrad handeln, die ansonsten ein sequentielles Schalten des Getriebes in Hochschalt- bzw. Rückschaltrichtung auslösen. Ferner wird als besonders bevorzugt vorgeschlagen, dass die Bedienanordnung einen im Sinne eines Schwenken oder Verschiebens betätigbaren Bedienhebel aufweist, wobei eine Betätigungsrichtung des Bedienhebels dem Einkuppeln der einen und Auskuppeln der anderen Kupplungsanordnung und eine andere, vorzugsweise zur einen Betätigungsrichtung im Wesentlichen entgegengesetzte Betätigungsrichtung des Bedienhebels dem Auskuppeln der einen und Einkuppeln der anderen Kupplungsanordnung zugeordnet ist. Bei den Bedienhebel kann es sich um den normalen Schalthebel handeln, wobei beispielsweise die gleiche Schaltgasse des Bedienhebels verwendet werden kann, die zum manuell angewiesenen sequentiellen Hoch- bzw. Herunterschalten dient.

[0012] Nach einer bevorzugten Ausgestaltung werden die beiden Kupplungsanordnungen derart betätigt oder sind derart betätigbar, dass beim Ausrücken der einen Kupplungsanordnung die andere Kupplungsanordnung schon vor Abschluss des Ausrückvorgangs im Sinne eines Einrückens betätigt wird. Es ist insbesondere vorgesehen, dass die beiden Kupplungsanordnungen derart betätigt werden oder betätigbar sind, dass beim Verlagern des Antriebsmoments der Antriebseinheit von der einen zur anderen Kupplungsanordnung der Antriebsstrang nichtvollständig unterbrochen wird. Hierdurch soll erreicht werden, dass beim "Freischaukeln" das Antriebsmoment so weit als möglich verzögungsfrei zwischen der einen und der anderen Kupplungsanordnung verlagert wird, so dass die Rückroll- bzw. Vorwärtsrollbewegung des Fahrzeugs optimal durch Antriebsmoment von der Antriebseinheit (in der Regel eine Brennkraftmaschine) unterstützt wird.

[0013] Die Erfindung stellt neben dem erfundungsgemäßen Kraftfahrzeug ferner ein Verfahren zum Betreiben des Kraftfahrzeugs bereit. Das Verfahren zeichnet sich dadurch aus, dass in Zuordnung zu einer Getriebeeingangswelle ein Rückwärtsgang und in Zuordnung zur anderen Getriebeeingangswelle ein Vorwärtsgang eingelegt wird und dann die Kupplungseinrichtung derart betätigt wird, dass das Antriebsmoment der Antriebseinheit das Kraftfahrzeug in vorgegebener oder wählbarer Reihenfolge wenigstens einmal über den Vorwärtsgang und wenigstens einmal über den Rückwärtsgang antreibt.

[0014] Eine Ausgestaltung des Verfahrens zeichnet sich dadurch aus, dass das Antriebsmoment vom einen zum anderen Gang verlagert wird, wenn ein Radschlupf einen Schwellenwert übersteigt oder/und auf das Kraftfahrzeug wirkende, dem Antriebsmoment entgegenwirkende Gegenkräfte einen Schwellenwert übersteigen. Das Antriebsmoment kann insbesondere dann von einem zum anderen Gang verlagert werden, wenn eine Fahrzeuggeschwindigkeit unter

einen Schwellenwert sinkt. Es wird in diesem Zusammenhang insbesondere daran gedacht, das Verfahren zum Fahrbereitmachen des Fahrzeugs zu verwenden, wenn dieses festgefahren bzwk steckengeblieben ist.

5 [0015] Das Verfahren ist aber auch vorteilhaft zum Rangieren des Kraftfahrzeugs verwendbar.

[0016] Die Erfindung wird im Folgenden anhand eines Ausführungsbeispiels näher erläutert.

[0017] Fig. 1 zeigt schematisch einen Kraftfahrzeug-Antriebsstrang mit zugeordneten angetriebenen Rädern und einer dem Getriebe und der Kupplungseinrichtung zugeordneten Bedienanordnung.

[0018] Fig. 1 zeigt schematisch einen Antriebsstrang 10 mit einer von einer Brennkraftmaschine (Verbrennungsmotor) gebildeten Antriebseinheit 12, einen Doppelkupplungs- oder Lastschaltgetriebe 14 und einer sogenannten Doppelkupplung 16 zwischen der Antriebseinheit und dem Getriebe. Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Doppelkupplung mit zwei nasslaufenden Lamellen-Kupplungsanordnungen 18 und 20, beispielsweise gemäß einer Konstruktion der Anmelderin, wie sie in verschiedenen Patentanmeldungen beschrieben ist, vgl. beispielsweise DE 100 04 179 A1. Es kann sich aber auch um eine trockenlaufende Doppelkupplung handeln.

[0019] Die beiden Kupplungsanordnungen sind eingangsseitig mit einer Abtriebswelle 22 der Antriebseinheit und ausgangsseitig mit einer jeweiligen Getriebeeingangswelle 24 bzw. 26 verbunden, wobei wenigstens die Getriebeeingangswelle 24 als Hohlwelle ausgeführt ist, durch die sich die Getriebeeingangswelle 26 erstreckt. Im Getriebe 14 sind verschiedene Getriebezüge der Getriebeeingangswelle 24 und verschiedene Getriebezüge der Getriebeeingangswelle 26 zugeordnet, wie dies an sich bekannt ist. Je nach eingelagtem Getriebegang steht die Getriebeeingangswelle 24 30 oder/und die Getriebeeingangswelle 26 mit einer Getriebeabtriebswelle 28 in Momentenübertragungsverbindung. An der Getriebeabtriebswelle 28 sind die angetriebenen Räder 30a und 30b angekoppelt, wobei hier von zwei angetriebenen Rädern ausgegangen wird. Die Erfindung ist aber auch 35 auf ein Fahrzeug mit Allradantrieb anwendbar.

[0020] Zum sequentiellen Schalten ohne Zugkraftunterbrechung kann sowohl in Zuordnung zur Getriebeeingangswelle 24 als auch in Zuordnung zur Getriebeeingangswelle 26 ein jeweiliger Vorwärtsgang eingelegt werden, wie dies 40 an sich bekannt ist.

[0021] Erfindungsgemäß besteht ferner die Möglichkeit, auf der einen Getriebeeingangswelle einen Rückwärtsgang und auf der anderen Getriebeeingangswelle einen Vorwärtsgang einzulegen. Das Gangeinlegen als solches erfolgt 45 durch an sich bekannte Stellglieder. Beim Ausführungsbeispiel können der Vorwärtsgang und der Rückwärtsgang nur dann gleichzeitig eingelegt werden, wenn der Fahrer einen diesem Getriebetriebsmodus zugeordneten Schalter 30 betätigt. Sicherheitshalber ist ferner vorgesehen, dass dieser Getriebetriebsmodus nur bei momentan ausgekuppelten Kupplungsanordnungen 18 und 20 und stillstehendem Kraftfahrzeug eingelegt werden kann.

[0022] Auf Grundlage des Erfindungsvorschlags kann insbesondere ein sehr effektives "Freischaukeln" des Kraftfahrzeugs erfolgen, wenn dieses auf einem nicht idealen Untergrund festgefahren bzw. steckengeblieben ist. Dadurch, dass im genannten Getriebetriebsmodus der Vorwärtsgang und der Rückwärtsgang gleichzeitig eingelegt sind, kann durch entsprechende Ansteuerung der Doppelkupplung 16 das Antriebsmoment über das Getriebe in kurzer Folge abwechselnd in Vorwärtsrichtung und in Rückwärtsrichtung wirken, so dass bei jedem Hin- und Rückrollen des Fahrzeugs der Schwung des Fahrzeugs und damit der zurückgelegte

Weg zunimmt.

[0023] Wie erwähnt, ist der "Freischaukelmodus" (oder alternativ ein "Rangiermodus") durch Aktivierung einer entsprechenden Taste freigebbar. Im "Freischaukelmodus" bzw. "Rangiermodus" ist dann auf beiden Getriebewellensätzen ein Gang eingelegt, und zwar auf der einen, dem Rückwärtsgang zugeordneten Getriebewellensatz der Rückwärtsgang und auf der anderen Getriebewellensatz ein Vorwärtsgang, vorzugsweise der niedrigste. Es wird dann zum "Freischaukeln" gegen ein Hindernis vorwärts oder rückwärts angefahren, bis ein "Kräftegleichgewicht" zwischen dem Fahrzeug und dem Hindernis besteht, d. h. das Fahrzeug zum Stehen kommt, oder bis der Radschlupf zu groß wird.

[0024] Dann kann vom Fahrer mittels einer Bedienanordnung das Kommando "Änderung der Fahrtrichtung" gegeben werden. Es kann sich um eine spezielle Bedienanordnung handeln. Vorzugsweise wird aber der normale Schalthebel dafür verwendet, den Fahrtrichtungsänderungswunsch zu geben. In Fig. 1 ist ein Schalthebel 32 mit zwei Schaltgassen 34 und 36 gezeigt, wobei die Schaltgasse 34 der Schaltgasse eines normalen Automatikgetriebes mit den Schaltpositionen P, R, N, D entspricht und die Schaltgasse 36 zum manuellen Weiterschalten des Getriebes in einer sequentiellen Schaltfolge dient. Diese Schaltgasse 36 kann vorteilhaft auch dafür vorgesehen sein, im "Freischaukelmodus" bzw. im "Rangiermodus" die Doppelkupplung 16 derart anzusteuern, dass die eine Kupplungsanordnung der beiden Kupplungsanordnungen 18 und 20 eingerückt und die andere der beiden Kupplungsanordnungen ausgerückt wird.

[0025] Ist keine Schaltgasse in der Art der Schaltgasse 36 vorgesehen, so kann man auch die Schaltgasse 34 für die genannte Ansteuerung der Doppelkupplung verwenden, wobei beispielsweise zwischen R und D umgeschaltet wird, ohne dass beim Durchgang des Hebels durch die Schaltstellung N tatsächlich der Vorwärtsgang und der Rückwärtsgang herausgenommen werden.

[0026] Ganz egal, ob man einen gesonderten Hebel für den "Freischaukelmodus" bzw. "Rangiermodus" verwendet oder – wie vorgeschlagen – den normalen Schalthebel dafür vorsieht, ist es sehr zweckmäßig, wenn der Fahrer zum Umschalten zwischen Vorwärtsrichtung und Rückwärtsrichtung nur eine eindimensionale Bewegung ausführen muss.

[0027] Es können auch Taster, Schaltwippen oder dergleichen am Lenkrad vorgesehen sein, die vom Fahrer zum Ansteuern der Doppelkupplung im Sinne des Einkuppelns der einen Kupplungsanordnung und des Auskuppelns der anderen Kupplungsanordnung betätigbar sind. Es kann sich um die gleichen Schaltwippen oder Taster handeln, die zum manuellen sequentiellen Schalten des Getriebes verwendbar sind.

[0028] Der erfindungsgemäße "Gangwechsel" auf Grundlage einer Verlagerung des Antriebsmoments von der einen Kupplungsanordnung zur anderen Kupplungsanordnung ohne Änderung des Getriebezustands zeichnet sich dadurch aus, dass das "Umschalten" wenig Zeit benötigt, da das Getriebe selbst nicht umgeschaltet wird und dementsprechend Betätigungszeiten von Getriebeaktuatoren usw. entfallen. Für das "Freischaukeln" sollte das Umschalten so erfolgen, dass beim Öffnen der einen Kupplung schon kurz vor vollständiger Antriebsstrangunterbrechung die andere Kupplung bereits im Einrücksinne betätigt wird, so dass das Antriebsmoment mit geringstmöglicher Zeitverzögerung vom einen Gang zum anderen Gang verlagert wird, so dass sowohl das "Vorwärtsrollen" des Fahrzeugs als auch das "Rückwärtsrollen" des Fahrzeugs besonders wirkungsvoll, nämlich nur mit minimaler Zeitverzögerung gegenüber dem

Zeitpunkt, in dem der Fahrer das Kommando "Änderung der Fahrtrichtung" gegeben hat, durch das Antriebsmoment der Antriebseinheit unterstützt wird. Ein derartiges "schnelles" Umsteuern des Antriebsmoments von der einen Kupplungsanordnung zur anderen Kupplungsanordnung und damit vom Vorwärtsgang zum Rückwärtsgang, bzw. umgekehrt, bietet beim Rangieren eines Kraftfahrzeugs keine besonderen Vorteile. Es kann deshalb vorgesehen sein, dass man die erläuterte "überschneidende" Betätigung nur in Verbindung mit dem "Freischaukelmodus" vorsieht. Hierzu kann die Bedienanordnung dafür ausgeführt sein, dass der Fahrer wahlweise den "Freischaukelmodus" oder den "Rangiermodus" freigibt oder einstellt.

Patentansprüche

1. Kraftfahrzeug, welches einen Antriebsstrang mit einer Antriebseinheit (12), einem Getriebe (14) und einer Kupplungseinrichtung (16) zur Momentenübertragung zwischen der Antriebseinheit und dem Getriebe aufweist, wobei die Kupplungseinrichtung (16) als Mehrfach-Kupplungseinrichtung, insbesondere Doppel-Kupplungseinrichtung (16), mit einer ersten Getriebewellensatz (24) zugeordneten ersten Kupplungsanordnung (18) und einer zweiten Getriebewellensatz (26) zugeordneten zweiten Kupplungsanordnung (20) ausgeführt ist, um eine Abtriebswelle (22) der Antriebseinheit wahlweise mit der ersten oder/und der zweiten Getriebewellensatz in Momentenübertragungsverbindung zu bringen, und wobei das Getriebe wenigstens einen Vorwärtsgang und wenigstens einen Rückwärtsgang aufweist, von denen ein der ersten Getriebewellensatz zugeordneter Gang und ein der zweiten Getriebewellensatz zugeordneter Gang gleichzeitig eingelegt sein können, dadurch gekennzeichnet, dass mittels einer durch einen Fahrer bedienbaren Bedienanordnung (30) oder/und durch eine das Getriebe (14) und ggf. die Kupplungseinrichtung (16) betätigende Steuereinheit ein Getriebebetriebszustand einstellbar ist, in dem gleichzeitig der der einen Getriebewellensatz zugeordnete Rückwärtsgang und ein der anderen Getriebewellensatz zugeordneter Vorwärtsgang eingelegt sind.
2. Kraftfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass mit dem Rückwärtsgang gleichzeitig ein niedriger Vorwärtsgang eingelegt ist.
3. Kraftfahrzeug nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass der niedrige Vorwärtsgang der niedrigste Gang (1. Gang) oder der zweitniedrigste Gang (2. Gang) ist.
4. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Getriebebetriebszustand nur einstellbar ist, wenn die Kupplungsanordnungen (18, 20) momentan ausgerückt sind.
5. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Getriebebetriebszustand nur bei still stehendem Kraftfahrzeug einstellbar ist.
6. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass der Getriebebetriebszustand nur auf Betätigung einer speziellen, dem Getriebebetriebszustand zugeordneten Bedienanordnung (30) durch den Fahrer einstellbar ist.
7. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass nach Einstellung des Getriebezustands die Kupplungseinrichtung (16) im Sinne eines Einrückens einer der beiden Kupplungsanordnungen, und dann einmal oder wiederholt im Sinne ei-

nes Ausrückens der einen und Einrückens der anderen der beiden Kupplungsanordnungen bzw. im Sinne eines Einrückens der einen und Ausrückens der anderen der beiden Kupplungsanordnungen betätigbar ist.

8. Kraftfahrzeug nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Kupplungseinrichtung durch Betätigung einer/der Bedienanordnung (32) durch den Fahrer im Sinne des Ein- und Ausrückens der beiden Kupplungsanordnungen (18, 20) betätigbar ist.

9. Kraftfahrzeug nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Bedienanordnungen zwei Schalter oder Taster aufweist, von denen einer dem Einkuppeln der einen und Auskuppeln der anderen Kupplungsanordnung und der andere dem Auskuppeln der einen und Einkuppeln der anderen Kupplungsanordnung zugeordnet ist.

10. Kraftfahrzeug nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Bedienanordnung einen im Sinne eines Schwenken oder Verschiebens betätigbaren Bedienhebel (32) aufweist, wobei eine Betätigungsrichtung des Bedienhebels dem Einkuppeln der einen und Auskuppeln der anderen Kupplungsanordnung und eine andere, vorzugsweise zur einen Betätigungsrichtung im Wesentlichen entgegengesetzte Betätigungsrichtung Bedienhebels dem Auskuppeln der einen und Einkuppeln der anderen Kupplungsanordnung zugeordnet ist.

11. Kraftfahrzeug nach einem der Ansprüche 7 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die beiden Kupplungsanordnungen (18, 20) derart betätigt werden oder betätigbar sind, dass beim Ausrücken der einen Kupplungsanordnung die andere Kupplungsanordnung schon vor Abschluss des Ausrückvorgangs im Sinne eines Einrückens betätigt wird.

12. Kraftfahrzeug nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass die beiden Kupplungsanordnungen derart betätigt werden oder betätigbar sind, dass beim Verlagern des Antriebsmoments der Antriebseinheit von der einen zur anderen Kupplungsanordnung der Antriebstrang nicht vollständig unterbrochen wird.

13. Verfahren zum Betreiben eines Kraftfahrzeugs nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass in Zuordnung zu einer Getriebeingangswelle ein Rückwärtsgang und in Zuordnung zur anderen Getriebewelleneingangswelle ein Vorwärtsgang eingelebt wird und dann die Kupplungseinrichtung (16) derart betätigt wird, dass das Antriebsmoment der Antriebseinheit (12) das Kraftfahrzeug in vorgegebener oder wählbarer Reihenfolge wenigstens einmal über den Vorwärtsgang und wenigstens einmal über den Rückwärtsgang antreibt.

14. Verfahren nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass das Antriebsmoment vom einen zum anderen Gang verlagert wird, wenn ein Radschlupf einen Schwellenwert übersteigt oder/und auf das Kraftfahrzeug wirkende, dem Antriebsmoment entgegenwirkende Gegenkräfte einen Schwellenwert übersteigen.

15. Verfahren nach Anspruch 13 oder 14, dadurch gekennzeichnet, dass das Antriebsmoment vom einen zum anderen Gang verlagert wird, wenn eine Fahrzeuggeschwindigkeit unter einen Schwellenwert sinkt.

16. Verfahren nach einem der Ansprüche 13 bis 15, dadurch gekennzeichnet, dass es zum Fahrbereitmaachen des Kraftfahrzeugs verwendet wird, wenn dieses festgefahren bzw. steckengeblieben ist.

17. Verfahren nach einem der Ansprüche 13 bis 15, dadurch gekennzeichnet, dass es zum Rangieren des

Kraftfahrzeugs verwendet wird.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

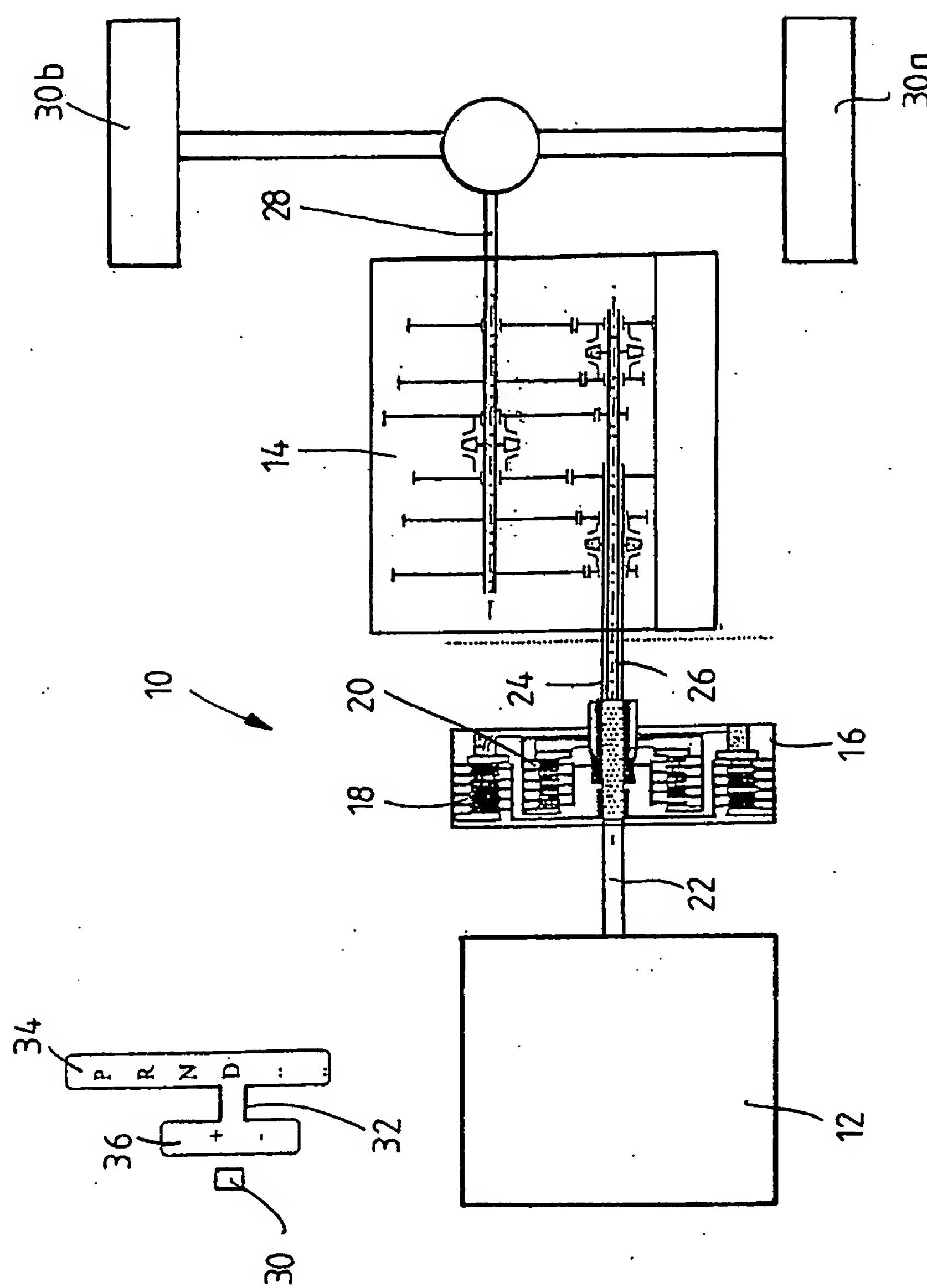


Fig.1

THIS PAGE BLANK (USPTO)

THIS PAGE BLANK